

CHEMIN DE FER de MARSEILLE à TURIN

PAR

BRIANÇON - OULX

Congrès International

DE

BRIANÇON

18 Août 1907



BRIANÇON
IMPRIMERIE PAUL VOLLAIRE
1907



PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato **Anselmi**

OA. - b

157

CHEMIN DE FER de MARSEILLE à TURIN

PAR

BRIANÇON - OULX

Congrès International

DE

BRIANÇON

18 Août 1907



BRIANÇON
IMPRIMERIE PAUL VOLLAIRE
1907



BIBLIOTECA

Incisione di

INCISIONE

— 1001 1002 1003 —



INCISIONE
BIBLIOTECA PROVINCIA DI TORINO
1001

Le Congrès

Le Congrès international du chemin de fer Briançon-Oulx, organisé par les Comités permanents français et italien, s'est tenu à l'hôtel-de-Ville de Briançon devant les représentants des provinces du Piémont, du Dauphiné et de la Provence.

Pour donner une idée exacte de l'importance et de la solennité de cette assemblée, pour montrer la grande portée des résultats acquis, nous ferons précéder le rapport d'un compte-rendu sommaire de cette mémorable journée. Ce compte-rendu nous permettra de rappeler ici les noms des hautes personnalités italiennes et françaises qui honorèrent le Congrès de Briançon de leur présence où qui lui envoyèrent leur adhésion lui apportant ainsi et le concours de leur parole autorisée, et l'assurance de leur dévouement absolu ainsi que de leur ardente sympathie.

Nombreux surtout furent les représentants de la noble nation voisine et amie. Citons parmi beaucoup d'autres : le sénateur **Badini**, les députés **Daneo** et **Rastelli**, les députés provinciaux **Barbaroux** et **Tepati** ; les conseillers provinciaux **Mola di Larisse**, **Geymonat**, **Coucourde** et **Prever** ; **Cauvin**, conseiller municipal de Turin, le Commandeur **Sclopis**, vice-président et représentant de la Chambre de Commerce de Turin, le Chevalier **Lavini**, président de la « Pro Torino », les ingénieurs **Montu**, **Messa**, **Regis**, le professeur **Garelli** des Comités agricoles, les maires et assesseurs d'un grand nombre de villes de la vallée de la Dora : MM. **Miglia**, maire de Suse, et les assesseurs **Mestrallet**, **Garino**, **Rolando**, **Barone** ; **Richetto**, maire de Bussolene ; les représentants d'Avigliano, **Alasonati** et **Bertonasso** ; **Bermond**, maire d'Oulx ; **Peyron**, maire de Sézanne ; les membres du comité permanent italien : **Gérard**, docteur **Barrella**, **Blanchet**, **Audibert**, **Baccon** avec, à leur tête, l'infatigable et très sympathique président l'avocat M. **Richard**, conseiller provincial de Suse, l'un des plus ardents promoteurs et le principal organisateur du Congrès. N'oublions pas non plus les nombreuses personnes venues de par delà la frontière nous apporter le vivant témoignage de leur amitié et leurs encouragements, ainsi que les deux musiques de Suse et de Césanne qui donnèrent à cette fête franco-italienne son vrai caractère de cordiale fraternité et d'enthousiasme communicatif.

Parmi les notabilités françaises : MM. **Vagnat**, sénateur, **Bonniard**, député, **Laurençon** et **Pavie**, anciens députés, **Pierre**, premier adjoint et représentant de la ville de Marseille, **Tourrès**, président de la Chambre de commerce de Gap, **Goudet**, **Planche G.**, conseillers généraux, **Planche F.**, **Fournier**, ingénieurs, MM. **Caillat**, premier adjoint de la ville de Gap, **Maurel**, de la ville d'Embrun, **Blanchard**, maire de Briançon, M. **Escale**, président du Comité exécutif français, avec tous les membres du Comité, MM. **Faure Marius**, **Chapin**, **Charvin**, **Alliey**, **Tane**, **Pons**, **Gravier**, **Blanchard** Auguste, **Nicolas**, **Long** etc., les conseillers d'arrondissement **Albert**, **Alliey**, **Bonnabel**, **Billion**, la plupart des maires et conseillers municipaux de la région, et la foule innombrable et enthousiaste venue de tous les points du département manifester sa sympathie à nos voisins, et donner son adhésion chaleureuse à l'œuvre poursuivie.

Le grand banquet de 300 couverts qui suivit le Congrès, ne fut pas la partie la moins intéressante ni la moins imposante de cette magnifique et inoubliable journée.

A l'heure des toasts, de superbes discours, d'une haute envolée, d'une heureuse inspiration, furent prononcés de part et d'autre, scellant une fois de plus l'amitié indissoluble et l'accord étroit des deux peuples, soulevant tour à tour les applaudissements et les vivats répétés de l'assistance.

Le président du Comité français **M. Escalle**, prenant le premier la parole, donne lecture des nombreuses lettres ou télégrammes des personnalités françaises qui s'excusent de n'avoir pu prendre part au Congrès, mais s'associent de tout cœur à l'œuvre entreprise : MM. **Euzière**, député, **Noblemaire**, **Mauris**, ex-directeur et directeur actuel de la Compagnie P. L. M. **Signoret**, sous-préfet de Briançon, **Chanot**, maire de Maseille, **Chancel**, **Peytral**, **Liotard**, conseillers généraux, le Président du Club alpin français, **Ballif**, président du Touring Club de France, **Chabrand**, président du Syndicat d'initiative du Dauphiné, **Geoffroy**, conseiller général de Vaucluse, **Galle**, agent voyer en chef, les maires de Gap, d'Embrun, MM. **Audoyer**, **Feynet**, **Barle**, etc.

Après un salut aimable aux dames italiennes, parmi lesquelles Mme **Badini**, qui rehaussent de leur bonne grâce et de leurs charmes l'éclat de cette fête, **M. Escalle** au nom du comité français, adresse de chaleureux remerciements à tous ceux dont la présence et le concours ont contribué au brillant succès de ce Congrès ; à la presse italienne représentée par les grands journaux de Turin, *La Stampa*, *La Gazzetta del Popolo*, *Il Memento*, etc. et aux journaux régionaux français, aux musiques de Suse, Cézanne et Gap, à la population Briançonnaise enfin qui a réservé à ses hôtes une si splendide réception.

M. Vagnat qui préside le banquet se lève ensuite. Il est heureux de saluer la présence des éminents parlementaires italiens qui donnent ainsi une preuve évidente de l'intérêt qu'ils portent à la grande œuvre que nous poursuivons. Rappelant la communauté des vœux émis des deux côtés de la frontière au sujet du raccordement, envisageant les divers avantages qui doivent en résulter pour la prospérité de nos vallées, il félicite les deux Comités et particulièrement **M. Richard**, l'âme et la tête du nouveau mouvement, d'avoir renouvelé l'agitation en faveur du projet Briançon-Oulx. « Les Comités vaincront, dit-il, parce qu'ils ont avec eux la justice et le droit. »

M. Richard président du Comité italien prenant à son tour la parole communique d'abord les adhésions nouvelles et précieuses de hautes personnalités italiennes : des sénateurs **Marazio**, **Di Sambuy**, **Casana**, des députés **Chiapusso**, **Rizetti**, **Albertini**, **Panié**, **Goglio**, de la Ligue franco-italienne, des conseillers provinciaux **Levis**, **Montaldo**, **Grosso Campana**, de l'ingénieur **Meana** etc. etc.

A signaler surtout les déclarations des sénateurs **Casana** et **Di Sambuy**.

Le premier écrit : « Mon adhésion est sans réserve. La réalisation du chemin de fer « Briançon-Oulx a déjà trop tardé. Quand ce projet sera un fait accompli on se demandera « sûrement comment il a été possible d'attendre si longtemps pour joindre les deux bouts « des réseaux français et italiens. »

Le second télégraphie : « J'espère que l'union de nos vœux abattra les absurdes diffi- « cultés qui s'opposent au raccordement de nos réseaux, et que nos provinces trouveront « bientôt dans la satisfaction de leurs intérêts communs, une raison de plus à leur affection « mutuelle et un gage de paix de progrès et de prospérité. »

Puis **M. Richard** prononce un éloquent discours, remarquable par la forme autant que par le fond, souligné d'unanimes applaudissements. Il est heureux et fier de pouvoir revendiquer leurs droits indéniables, et exprimer les sentiments de fraternité et de cordialité qui débordent des âmes des deux peuples frères. Il adresse un vibrant appel à l'union, à l'action de tous afin que nos justes revendications soient entendues en haut lieu. Les dou- nifestation ébranlera sur ses bases ce colosse du Mont-Genèvre, et en fera jaillir un nouveau courant de sympathie, de prospérité et de vie.

Il lève son verre en l'honneur du Président de la République et du roi d'Italie, il boit aux deux nations sœurs, au même cœur généreux, dont les âmes vibrent à l'unisson et qui veulent désormais marcher la main dans la main sur la route de l'humanité, du progrès et de la civilisation.

M. **Daneo**, député et représentant de la ville de Turin donne l'assurance que la municipalité et la province de Turin s'intéressent vivement à la solution d'un projet qui doit favoriser Marseille autant que la capitale du Piémont. Envisageant la question sous ses trois aspects technique, économique et politique, il démontre que rien ne devrait s'opposer à la réalisation de cette œuvre nécessaire autant qu'urgente. Aussi espère-t-il en l'avenir, a-t-il confiance dans la sagesse et l'initiative des deux nations voisines. Il boit à la ville de Briançon, à la belle et forte France, seconde patrie de tout homme de progrès, au chemin de fer Briançon-Oulx, nouveau trait d'union entre deux pays qui s'estiment et sympathiseront toujours.

Cette belle allocution, prononcée en excellent français, pleine de sentiments élevés, empreinte de sincérité fait sensation. La salle tout entière debout acclame longuement l'orateur.

M. **Pierre**, premier adjoint au maire de Marseille, délégué de la municipalité de cette ville, d'une voix éloquente et vibrante, prononce un magnifique discours qui produit sur l'assemblée une profonde impression. Après avoir remercié les organisateurs de ces fêtes, il promet l'appui efficace du conseil municipal du grand port Marseillais. La soudure Briançon-Oulx se fera grâce à l'énergie, à la persévérance des Comités. Le rapprochement entre les deux nations latines, commencé il y a plusieurs années, se poursuit tous les jours ; il suffit de rappeler le concours international de ski de février dernier où soldats italiens et français fraternisèrent dans le même élan d'amitié et de sympathie, et les belles fêtes de Gênes où les deux grands ports comprirent qu'ils avaient mieux à faire que de se disputer la prééminence, c'était d'assurer la prépondérance latine dans la Méditerranée. Il devient vraiment pathétique en parlant de cette guerre fratricide qui précipiterait les deux peuples frères l'un contre l'autre.

M. **Pierre** en terminant lève son verre à l'Italie et à la France républicaine, aux deux nations sœurs et amies unies dans une cordiale étreinte, à la montagne, qui ne sépare pas mais unit, source d'énergie et d'indépendance d'où découlent les joies les plus saines, les plus fortes, les plus fécondes. Une ovation frénétique est faite à l'orateur.

M. **Sclopis**, vice-président de la Chambre de commerce de Turin apporte le concours moral et matériel de cette assemblée, qui fera tout son possible pour aider les deux Comités dans leur action et leur propagande.

M. **Blanchard**, maire de Briançon, clot la série des discours, en adressant au nom de ses concitoyens un dernier et cordial salut à tous les congressistes dont l'œuvre de réparation et de justice se réalisera dans un avenir prochain.

Le Congrès de Briançon fut d'autre part l'occasion de magnifiques et enthousiastes fêtes franco-italiennes qui laisseront dans le cœur de tous un souvenir ému et ineffaçable. Ce fut un spectacle réconfortant en effet, que celui de deux peuples, unissant leurs voix, leurs efforts, leurs communes aspirations pour abattre les barrières que la nature et les nécessités historiques ont élevées entr'eux, vivant de la même espérance d'améliorer leurs relations, de resserrer davantage leurs liens d'amitié, de marcher côte à côte, la main dans la main, dans la dure lutte pour la vie, sur le champ de bataille du travail et du commerce, sur le chemin du progrès et de la civilisation.

Puissent leurs voix être entendues, leurs espérances se réaliser et le chemin de fer Briançon-Oulx devenir bientôt un fait accompli.



CHEMIN DE FER DE MARSEILLE A TURIN

PAR

BRIANÇON - OULX

CONGRÈS INTERNATIONAL DE BRIANÇON

✧ Du 18 Août 1907 ✧

R A P P O R T

présenté au Congrès, au nom du Comité exécutif permanent
Français

Considérations générales

Les promoteurs et les organisateurs de ce Grand Congrès International du Chemin de fer Briançon-Oulx, seront heureux de constater aujourd'hui, devant l'importance et la solennité de cette Assemblée, combien leur initiative était pleinement justifiée, impatiemment attendue.

Le succès de cette magnifique journée sera la juste récompense de leurs longs et laborieux efforts, un encouragement précieux dont ils apprécieront tout le prix.

C'est un spectacle singulièrement réconfortant en effet, plein d'espérance et de promesses pour l'avenir de notre cause, de voir réunis dans cette enceinte, dans une même communion d'idées et de sentiments, tant de personnalités éminentes, Italiennes et Françaises, pénétrées du même désir de resserrer davantage les liens déjà si étroits qui unissent les deux pays, en rendant leurs relations commerciales plus faciles, plus rapides, plus économiques.

Des voix, plus autorisées, plus éloquentes, célébreront à l'envi cette union féconde de tous les dévouements, de toutes les énergies ; elles exalteront les bienfaits de cette entente cordiale, de cette sympathie réciproque qui anime les deux peuples voisins et dont vous voyez aujourd'hui autour de vous les multiples et éclatants té-

moignages. Les représentants de cette ville vous diront à leur tour, combien la vieille cité briançonnaise est heureuse et fière de recevoir dans ses murs des hôtes si nombreux et si distingués, de servir de cadre à cette belle manifestation de solidarité franco-italienne. Le secrétaire du Comité permanent français a l'agréable obligation, dès le début de ce rapport, d'adresser un salut de cordiale bienvenue à tous les congressistes, qui, des deux côtés de la frontière, ont répondu à l'appel des Comités exécutifs, français et italiens.

Il a le devoir de remercier tout particulièrement, les hommes politiques, les représentants des corps élus, de la région Nord-Ouest de l'Italie et Sud-Est de la France, sénateurs, députés, conseillers généraux ou d'arrondissements, municipalités, qui ont bien voulu honorer de leur présence ces importantes assises économiques, contribuer ainsi à l'éclat de ces fêtes et nous apporter en même temps l'aide efficace de leur parole autorisée, de leur influence morale auprès des pouvoirs publics sans le concours desquels nous ne pouvons rien. Il faut se féliciter surtout de la présence à ce congrès de nombreuses personnalités du monde commercial, industriel, des délégués des Chambres de commerce, des Compagnies de chemin de fer, des Syndicats d'Initiative qui, au nom des grands intérêts dont ils ont la charge, donneront à l'œuvre commune l'appui matériel de leur haute autorité, de leurs conseils éclairés, de leur expérience des affaires.

Faisons aussi une place à part dans notre reconnaissance, à la presse régionale qui nous prêterait sans compter le concours précieux de sa voix puissante et écoutée, qui nous ralliera l'opinion publique, préparera le terrain où germeront ensuite les idées fécondes en résultats pratiques. Rendons tous enfin un éclatant hommage, nous Français, à nos excellents voisins italiens qui, aujourd'hui comme toujours, sont venus en très grand nombre nous apporter le vivant témoignage de leur estime, de leur confiance, de leur enthousiasme aussi, et n'oublions pas que la raison d'être, comme le succès du Congrès de Briançon sont dûs, en majeure partie, à l'initiative, à l'énergie déployée par le Comité provisoire italien et par son dévoué et actif président, M. l'avocat Richard.

Les deux comités exécutifs italien et français constitués tout d'abord pour appuyer le projet d'un chemin de fer de montagne, système Fell, entre Oulx et Briançon, constatant bientôt l'inutilité de leurs efforts isolés, devant les nombreuses difficultés à vaincre, décidèrent, dès la première heure, de porter la question dans toute son ampleur devant une grande assemblée générale où seraient convoqués, en même temps que les représentants autorisés des régions intéressées, tous les habitants des populations alpines. Dans l'esprit de ses promoteurs, le Congrès International de Briançon, devait être et sera, si vous le voulez bien, un nouveau pas en avant, une étape décisive vers le but que nous poursuivons avec acharnement depuis longtemps. Le raccordement du chemin de fer des Alpes avec la grande ligne Modane-Turin.

Car cette assemblée, n'est pas seulement importante par le nombre et la qualité de ses membres, elle est encore la preuve évidente de l'accord unanime qui règne désormais sur cette question, dans les régions limitrophes; elle est surtout la manifestation non équivoque de notre réveil et de notre vitalité.

Cet accord de toutes les bonnes volontés, ce réveil de toutes les initiatives et de toutes les énergies est un gage certain de la victoire future.

Aussi le Congrès répondra-t-il à l'attente générale en prenant des résolutions viriles, en faisant œuvre utile et durable.

Il ne se bornera pas uniquement à formuler des vœux toujours platoniques, il fera entendre ses doléances, il examinera résolument les voies et moyens les plus pratiques, les plus prompts pour arriver à ses fins, il prendra également tel-

les décisions que lui dicteront les circonstances actuelles ou qui lui seront inspirées par le souci de l'intérêt général et le vif désir d'aboutir à un résultat définitif. Quelles que soient vos décisions, la réunion d'aujourd'hui n'en aura pas moins un grand retentissement, et l'écho de vos discussions dépassant les limites étroites de nos provinces se répercutera, sans doute, jusque dans les hautes sphères parlementaires et gouvernementales, les éclairant enfin sur nos justes préoccupations et nos véritables sentiments.



Parmi les mesures que vous serez amenés à prendre, il vous appartient de voir, s'il ne conviendrait pas, pour la bonne marche de nos affaires, de procéder dès à présent à la nomination d'un comité interparlementaire ou bien d'un comité de haut patronnage international dont le prestige, l'autorité et l'influence agiraient efficacement auprès des pouvoirs publics des deux nations. Ce Comité composé des notabilités politiques, des représentants des principales villes, des délégués des Chambres de Commerce et des Syndicats d'Initiative, dont la compétence en matière économique serait indiscutable, aurait pour mission d'intervenir auprès des gouvernements respectifs, d'agir sur les Parlements, d'ouvrir en un mot l'ère des pourparlers et de l'entente internationale nécessaire et primordiale. Il aura, d'autre part, un rôle immédiat non moins utile. Il dirigera, il centralisera les efforts des Comités nationaux déjà existants qui continueront à fonctionner parallèlement, chacun de leur côté ; il secondera puissamment l'action des assemblées régionales, des initiatives individuelles, donnera l'impulsion nécessaire à la marche des événements, et ayant groupé toutes les forces d'action en un faisceau solide et compact, il aura ainsi entre les mains un instrument puissant dont il se servira pour abattre les derniers obstacles, pour décider de la victoire finale, nous permettant enfin d'entrevoir pour nos admirables vallées, une ère nouvelle et prochaine de prospérité, de richesse et de vie.

L'Assemblée devra examiner aussi la question intéressante de savoir, s'il ne serait pas utile, étant donné l'importance comme la difficulté de l'œuvre à accomplir, de prévoir pour une époque ultérieure la réunion d'un autre congrès. Quand on songe que le projet de jonction des chemins de fer français et italiens à travers les Alpes Briançonnaises est depuis près de 40 ans en suspens, qu'il a fait l'objet de nombreuses délibérations des Assemblées des deux pays, suscité une somme considérable d'efforts, quand on considère que cette entreprise urgente autant que nécessaire, non seulement n'a pas fait le moindre pas en avant mais semble au contraire plus éloignée que jamais de sa solution, il est permis de ne conserver aucune illusion sur le résultat immédiat de notre Congrès actuel. Notre œuvre serait vaine si elle n'était continuée. L'expérience de 40 années nous le démontre surabondamment.

Vous serez d'avis néanmoins, de donner une sanction aux débats de cette Assemblée, en prenant à votre tour, après tant d'autres assemblées délibérantes, une résolution énergique, invitant les Parlements et les gouvernements des deux pays à mettre au premier plan de leurs préoccupations, l'étude des différents projets qui leur ont été soumis, en les priant de réaliser dans un avenir prochain celui qui leur paraîtra le plus rationnel, le plus pratique.

Historique

Bien que la très grande majorité des membres de ce congrès soit au courant de la question, peut-être ne sera-t-il pas sans intérêt de rappeler dans un court résumé historique, les différentes phases qu'elle a suivies jusqu'ici, ainsi que les tentatives successives faites à diverses époques de part et d'autre, de la frontière, pour arriver à une solution définitive.

Ce rapide examen nous permettra de rendre en passant, un public hommage aux ouvriers de la première heure dont beaucoup sont encore parmi nous aujourd'hui, de constater avec quelle persévérance, les assemblées locales ont toujours poursuivi la réalisation de cette œuvre indispensable à la prospérité des régions frontières.

Ce coup d'œil jeté en arrière sur l'œuvre de nos devanciers, nous éclairera, nous guidera dans l'avenir. Nous pourrons tout en profitant de leurs travaux, en bénéficiant de leur expérience, éviter les mêmes écueils et apporter dans l'action commune la cohésion nécessaire, l'unité de direction qui leur a fait défaut, et a paralysé leur bonne volonté.



La question du prolongement sur l'Italie du chemin de fer Marseille-Gap-Briançon est en effet fort ancienne ; elle a été liée dès le début à l'exécution de cette dernière ligne.

On peut même dire qu'elle l'a provoquée puisque par la convention du 11 avril 1857, renouvelée le 5 juillet 1874, l'Etat concédait à la Compagnie P. L. M. la construction de la ligne de Gap à Briançon et son prolongement éventuel jusqu'à la frontière, dans le cas où le gouvernement italien assurerait le raccordement sur son territoire avec la ligne de Turin à Bardonnèche. La convention ajoutait, dans son article 5, que l'Etat s'engageait à payer une subvention de 20 millions pour la partie comprise entre Gap et Briançon, mais que si le raccordement était assuré dans un délai déterminé (1^{er} mai 1878) la subvention serait réduite à 12 millions.

Ainsi la Compagnie P. L. M. attribuait à la nouvelle percée des Alpes, une influence considérable sur le développement du trafic de son réseau, puisque non seulement elle ne réclamait aucune subvention pour les 8 millions de dépenses de construction de la ligne de Briançon à la frontière mais encore elle s'engageait à restituer 8 millions à l'Etat, si ce prolongement était exécuté.

Devant ces dispositions favorables du gouvernement français, un Comité d'initiative se constitua immédiatement à Turin pour hâter l'étude d'un chemin de fer de Bardonnèche à Briançon.

L'exécution de ce travail fut confiée aux ingénieurs italiens **Peyron, Borrelli et Borrella**, qui établirent, en 1874, un projet complet de raccordement par le col de l'Echelle, et par le col du Mont-Genèvre.

Dès cette époque, l'opinion publique est unanime à réclamer cette jonction, les corps élus rivalisent d'ardeur, se prononcent tous avec la plus grande énergie et déploient une activité remarquable.

La Commission d'enquête sur la ligne Gap-Briançon, par l'organe de son rapporteur **M. Laurençon**, insistait vivement sur l'utilité du prolongement du chemin de fer de la Durance jusqu'à la frontière italienne. Le conseil municipal de Briançon émettait le vœu que la section de Briançon au col de l'Echelle se construise simultanément avec la section de Gap à Briançon dont elle était le complément indispensable. En même temps le Conseil Général des Hautes-Alpes, celui des Bouches-du-Rhône, le Commerce de Marseille faisaient res-

sortir l'immense intérêt qu'a le midi de la France, à se trouver en communication avec l'Italie par cette voie, la plus courte, la plus facile, la moins coûteuse.

La Compagnie P. L. M. elle-même, semblait aller au-devant de tous les vœux en faisant établir en 1874, par son ingénieur en chef **M. Tassy**, un avant-projet complet du tracé de la ligne, jusqu'au col de l'Echelle, d'une part, et au col du Mont-Genèvre de l'autre. En outre, l'enquête préliminaire sur cet avant-projet donna des résultats entièrement favorables et les conférences mixtes ouvertes avec l'administration militaire ne soulevèrent aucune objection de principes.

De son côté, la ville de Turin reconnaissant la nécessité d'avoir une seconde voie d'accès vers les réseaux français, nomma en 1875, sur l'initiative et sous la présidence du **comte Sclopis**, une commission pour examiner les moyens d'établir une nouvelle route directe avec le Sud-Est de la France, et sur son rapport, le conseil municipal vota un ordre du jour par lequel on demandait au gouvernement du Roi de prendre en considération la nécessité et l'urgence de raccorder les lignes des Alpes par les vallées de la Dora et de la Durance.

L'Etat italien, malgré l'exiguïté de la dépense, mise à sa charge (20 millions par le Mont-Genèvre, 13 par l'Echelle), malgré les avantages qu'en devaient retirer ses chemins de fer de la Haute-Italie, n'accueillit pas les avances qui lui étaient faites, et toutes les espérances, qui semblaient prêtes à se réaliser, s'évanouirent.

La France, toutefois, n'abandonnait pas ses desseins. En 1878, le Ministre des Travaux publics, dans son projet de loi relatif au classement du réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général, recommandait la prompte exécution du chemin de fer de Briançon jusque près et au-delà de la frontière des Alpes et quelques temps après, en 1880, **M. Laurençon**, député des Hautes-Alpes, déposait un projet de loi tendant à prolonger jusqu'à La Vachette, au pied du versant des Alpes, la ligne de Briançon, « en attendant le jour prochain où la France et l'Italie, fidèles à leur programme pacifique, n'ayant entre elles que des points de contact et de sympathie, arriveront à une entente commune pour assurer le raccordement définitif du chemin de fer des Alpes avec le réseau italien ».

Dans le même moment, le 3 Décembre 1880, le député **Genin**, interpellant le Ministre des Travaux publics d'Italie sur ses intentions concernant une nouvelle percée des Alpes, reçut l'assurance que les projets présentés et soutenus par les Assemblées de la Province seraient examinés avec toute la bienveillance que comportait un aussi grave sujet.

La presse régionale tant en France qu'en Italie, intervint bientôt dans la discussion, réveillant le sentiment public, stimulant le zèle de tous ; l'agitation en faveur de la jonction reprit avec vivacité et les corps élus prirent des résolutions fermes et longuement motivées.

Rappelons simplement la délibération du Conseil provincial de Turin dans sa séance du 8 Mai 1883, de la Société Promotrice de l'Industrie Nationale, (séance du 22 Mai 1883). En France, délibérations du Conseil général des Bouches-du-Rhône sur le rapport de **M. Leydet** (25 Août 1882), de la Chambre de Commerce de Marseille (23 Janvier 1883), du Conseil général des Hautes-Alpes (Août 1883).

Le 4 Juin de la même année, une grande assemblée générale réunissait à la Préfecture de Turin, sous la présidence du Maire de la ville, le **Comte di Sambuy**, les délégués des municipalités, du Conseil provincial, de la Chambre de commerce. L'ordre du jour suivant était voté à l'unanimité :

« La Commission invite le gouvernement à prendre les accords nécessaires avec la France pour le raccordement des lignes ferrées d'Oulx à Briançon par le Mont-Genèvre. »

Ce vœu était appuyé par tous les députés de la région ; mais de même que les précédents, il ne reçut pas satisfaction ; les gouvernements ne mirent aucune hâte à entrer en relations, malgré ces délibérations successives et unanimes.

C'est à cette époque que pour la première fois, devant la mauvaise volonté évidente des pouvoirs publics, on parût renoncer au prolongement direct et normal par un tunnel, et que l'on agita la solution d'un chemin de fer de montagne passant sur le col du Mont-Genèvre.

En Novembre 1883, l'ingénieur anglais **Fell** était autorisé à faire les études d'un chemin de fer, à rail central, analogue à celui qui a fonctionné au Mont-Cenis avant l'ouverture du souterrain du Fréjus.

Dès 1884, un projet complet avec demande de concession, demande appuyée par la Province et la ville de Turin, était présentée au gouvernement italien, qui faisait pressentir le ministre français, s'il était disposé à assurer la construction de la ligne sur son territoire. La concession de ce tronçon ayant été concédée à la Compagnie P.-L.-M. par le gouvernement français, **M. Fell** dû se mettre en rapport avec cette dernière et il obtint de son directeur, **M. Noblemaire** l'autorisation nécessaire. Ce projet aurait sans doute abouti, si des événements politiques malheureux, amenant un état de tension regrettable entre les deux pays, n'avaient ajourné indéfiniment toute question de raccordement des lignes ferrées françaises et italiennes.

Il faut arriver en effet à l'année 1899, pour qu'une nouvelle proposition sérieuse se fasse jour. **M. Visetti**, entrepreneur, agissant au nom d'un groupe de capitalistes italiens et français formé à Turin, demanda alors au gouvernement l'autorisation de faire sur le territoire français les études d'un tramway ou chemin de fer économique de Briançon au Mont-Genèvre. Sur le rapport de **M. Tavernier**, ingénieur en chef des Hautes-Alpes, le ministre décida que les études seraient faites par les ingénieurs de l'Etat, concurremment avec le projet du chemin de fer électrique de Bourg-d'Oisans à Briançon par le Lautaret dont le tronçon du Mont-Genèvre ne pouvait être qu'un embranchement éventuel. L'affaire n'eût pas d'autres suites.

Dès l'année 1900, les relations entre les deux nations voisines étant redevenues cordiales, le moment parût opportun de reprendre la question de la jonction Briançon-Oulx. Un comité d'initiative se constitua à Turin sous la présidence du **Comte di Sambuy**, Sénateur du royaume qui présenta au Conseil communal un travail très long, très documenté, élaboré par l'ingénieur **Fenolio**.

La commission municipale approuva les conclusions de ce rapport conçues dans les termes suivants :

« Afin de faciliter le trafic du Piémont avec le Dauphiné et la Provence, il conviendrait d'adopter celle des deux lignes Oulx-Briançon, ou Torre Pellice-Mont Dauphin dont l'exécution paraît plus probable. »

En France, pendant ce temps on ne restait pas inactif. Jamais au contraire la question ne prit une telle ampleur, ne provoqua autant de discussions, ne fit l'objet de tant de vœux de la part de nos assemblées régionales. Une commission interdépartementale fut nommée pour étudier les voies et moyens de faire aboutir le chemin de fer de Sisteron-Tallard-Prunières par la vallée de la Durance avec prolongement sur l'Italie; ses démarches eurent pour résultat d'obtenir de nouvelles et favorables délibérations des Chambres de Commerce et des Conseils généraux des sept départements du Sud-Est. En outre **M. Chabrand**, rapporteur de la commission et l'âme du mouvement, et **M. Prunier**, tous deux délégués par les Chambres de Commerce des Hautes et Basses-Alpes, se rendirent à Paris le 21 Juin 1901 et de concert avec une délégation de dix membres, choisie parmi les 40 députés et sénateurs de ces sept départements, firent, auprès des Ministres de la Guerre et des Travaux publics, une démarche collective, dans le but d'obtenir la prompte mise à l'étude d'une ligne de chemin de fer à voie normale, d'intérêt général et international entre Marseille et Turin par la vallée de la Durance. Le gouvernement était également prié de faire nommer une commission internationale pour s'occuper du prolongement de la ligne sur l'Italie par la vallée la plus directe. Les études furent faites selon les promesses du Ministre, mais la

commission internationale ne vit jamais le jour et, une fois encore, les espérances s'envolèrent en fumée.



La question Oulx-Briançon, un moment abandonnée, fut reprise inopinément en 1906 par **M. Fell**, fils, qui présenta au gouvernement italien un projet amélioré de chemin de fer à voie normale, à rail central, permettant le passage des wagons d'une ligne à l'autre, sans transbordement, avec une simple changement de locomotive. Ce projet trouva un accueil chaleureux auprès des populations des hautes vallées de la Dora. Un Comité provisoire italien se constitua aussitôt à Oulx pour le soutenir énergiquement.

Estimant avec raison que l'heure semblait propice à de nouvelles tentatives, ce Comité prit l'initiative d'une réunion générale de tous les intéressés. Un premier Congrès international auquel participèrent de nombreuses personnalités de Turin, Suse, Oulx, Césanne et Briançon eut lieu avec un plein succès, à Oulx, le 17 Février 1907.

L'assemblée, après un échange de vues sur la situation présente et sur les meilleurs moyens d'aboutir, reconnaissant la nécessité de renouveler et d'intensifier l'agitation en faveur du projet **Fell**, décida la nomination d'un Comité permanent italien qui aurait pour mission de poursuivre la réalisation de l'œuvre projetée. Ce Comité composé des conseillers provinciaux et maires des localités intéressées, plaça à sa tête comme président d'honneur l'illustre sénateur **Comte di Sambuy** et comme président effectif, M. l'avocat **Richard**, deux hommes dont l'activité, le dévouement et l'intelligence étaient un gage certain du succès prochain.

Stimulés par le zèle de leurs voisins, fidèles à leurs engagements, les Briançonnais répondirent bientôt à cet appel à l'action, en provoquant de leur côté une assemblée plénière de tous leurs représentants. Dans leur réunion du 7 Avril suivant ils désignèrent à leur tour un Comité permanent français, ayant comme membres d'honneur les sénateurs et députés du département et comme membres actifs, sous la présidence de **M. Escalle**, conseiller d'arrondissement, les maires de Gap, Embrun et Briançon, les conseillers généraux ainsi que les grands industriels de la région.

Au cours des fréquentes entrevues qui suivirent, les bureaux des deux comités jetèrent les bases d'un programme commun de propagande et d'action tant auprès de l'opinion publique qu'auprès des gouvernements. Parmi les mesures proposées, la plus efficace parut être l'organisation d'un grand Congrès international, où la solution du problème depuis si longtemps envisagée, serait examinée sous tous ses aspects, dans toute son étendue avec toutes ses conséquences.

L'importance de cette assemblée, le succès de ce Congrès qui a dépassé toutes les espérances, montre que l'idée était juste, que le moment était en effet venu de reprendre le projet indéfiniment ajourné.



Considérations économiques

Nous venons de parcourir rapidement les étapes successives qu'a suivi, au cours des 35 dernières années, cette grave question et si nous devons féliciter hautement les représentants des régions intéressées d'avoir accompli leur devoir, nous sommes obligés par contre de déplorer l'indifférence, l'inertie, sinon le mauvais vouloir des pouvoirs publics. Il est regrettable de constater, qu'à une époque d'intensive activité industrielle et commerciale, où les nations se préoccupent avant tout de créer de nouvelles voies de communication, de faciliter les échanges, d'établir des relations plus rapides, plus économiques entre les régions mêmes les plus éloignées, on ne supprime pas l'obstacle qui paralyse l'essor de deux des plus belles et plus riches provinces de France et d'Italie, le Piémont et la Provence. Cette constatation est d'autant plus pénible à enregistrer, quand on songe qu'il s'agit ici, d'un tronçon de moins de 30 kilomètres, sans difficultés techniques, nécessitant quelques millions seulement de dépenses pour chacun des Etats ; quand on considère surtout l'importance des intérêts à desservir et le bien général qui doit en résulter.

Il serait oiseux de justifier devant cette assemblée, où siègent des hommes tout dévoués à leur pays et à cette noble cause, l'utilité indiscutable de même que l'urgence absolue du raccordement projeté. Tout a été dit, du reste, depuis longtemps déjà, dans une série de rapports très documentés, par les personnalités les plus autorisées, les plus versées dans l'étude de ces grandes questions économiques. Tous ont fait ressortir avec autant de vigueur que de clarté les avantages qui en résulteraient pour le commerce international d'importation et d'exportation, car l'intérêt régional s'accorde ici parfaitement avec l'intérêt général.

Par suite d'une nouvelle percée des Alpes, Marseille et Turin, ces grands centres d'affaires, verraient, il est vrai, leurs rapports commerciaux singulièrement favorisés, leur distance se trouvant réduite à 360 k m. soit une économie de 215 km. sur la ligne de Vintimille, de 230 k m. sur celle du Mont-Cenis et 60 sur la future ligne Coni-Sospel-Nice ; les hautes vallées de la Dora et de la Durançe en retireraient sans doute des bénéfices certains, mais cette jonction aurait une portée beaucoup plus étendue, beaucoup plus importante. Sa répercussion économique se ferait assurément sentir non seulement sur tout le midi de la France mais encore dans toutes les régions du Sud-Ouest.

La route historique du Mont-Genèvre, qui a joué autrefois un rôle prépondérant dans les échanges des nations, rouverte aux moyens modernes de transport, redeviendrait ce qu'elle était jadis, la voie de transit la plus directe entre l'Espagne et l'Italie. Bien mieux, elle serait l'aboutissant naturel de la grande voie Centrale Ouest-Est, qu'il faudra bien songer à établir un jour si l'on veut mettre nos ports de l'Océan en relation plus étroite avec l'Italie, la Suisse et l'Allemagne.

Cet avis est d'ailleurs partagé par tous les hommes compétents. Dans une très remarquable conférence faite récemment à Turin et qui a eu un certain retentissement, l'actif et énergique président de la « *Pro Torino* », le sympathique **M. Lavini**, s'élevant avec vigueur contre le projet de percement du Mont-Blanc, coûteux, aléatoire, inutile, dont on semble revenu du reste, a démontré nettement que la ligne du Mont-Cenis restait la voie la plus courte, avec certaines rectifications bien entendu sur le territoire français entre Paris, Turin, Milan et Gênes. Il propose simplement, avec beaucoup d'autres, le doublement de la ligne de Bussoleno à Bardonnèche et éventuellement la construction d'un second tunnel sous le Fréjus, d'Exilles à Modane. Le jour où ce doublement sera réalisé, augmentant ainsi considérablement le rendement de cette grande voie internationale, on n'aura plus d'objection sérieuse à opposer à son raccordement avec Briançon et la ligne des Alpes. Ajoutons en passant que sous l'inspiration de **M. Lavini**, l'association « *Pro Torino* » a pris sous son haut patronnage le projet Oulx-Briançon.

C'est une vérité économique indiscutable de dire que plus les relations entre les pays sont multipliées, faciles et rapides, plus s'accroissent leurs richesses. Il serait fastidieux d'autre part d'énumérer les avantages nombreux qui résulteraient pour les régions traversées de l'ouverture de cette nouvelle artère internationale dont le trafic et le rendement seraient de l'avis de tous, d'ores et déjà assurés.

Il suffira de rappeler que le Piémont et la Lombardie, le Dauphiné et la Provence, pour ne parler que des pays voisins de la frontière, sont des régions de grande production agricole, nourrissant une population très dense, que l'industrie y est florissante nécessitant l'importation de matières premières de toutes sortes et l'exportation de produits fabriqués de toute nature.

Par cette voie naturelle, les primeurs d'Algérie et de Provence, les vins du Bordelais et du Languedoc, s'écouleraient plus facilement vers les grands marchés de la Suisse et de l'Allemagne, les charbons du Gard, les lignites des Bouches-du-Rhône, l'anthracite du Briançonnais trouveraient un débouché inépuisable dans la Haute-Italie.

Le Piémont et la Lombardie nous enverraient de leur côté, leurs maïs, riz, blé, lin, chanvre, soies grêges, fruits, légumes, bestiaux, vins, etc., ainsi que leurs nombreux ouvriers agricoles ou industriels.

Il n'est pas douteux non plus, que le tourisme serait singulièrement facilité par cette future route des Alpes. Les régions si pittoresques du Briançonnais et du Queyras, les riantes et belles vallées de la Dora et du Chisone, si peu connues encore et si peu fréquentées, par suite des difficultés d'accès, verraient alors se déverser les flots des touristes et des alpinistes attirés et retenus par le spectacle de leurs paysages variés, par la beauté de leur ciel et le charme de leur séjour.

L'exécution de ce tronçon donnerait donc à tout un secteur du réseau P. L. M. jusqu'ici abandonné et improductif, une activité qu'il ne connaîtra jamais sans cela : le département serait vivifié par un courant de circulation intensif et des industries pourraient s'établir dans nos vallées. Nous possédons dans nos montagnes, sous forme de houille blanche, des réserves immenses et inépuisables de forces hydrauliques encore inemployées, que l'on estime à plus de 200.000 chevaux ; déjà nous voyons poindre le jour prochain où la vallée de la Durance sera peuplée d'usines électriques. A quelques pas d'ici, de grands industriels pleins d'initiative et d'audace, MM. PLANCHE Frères, ont montré la voie à suivre en captant une force de 50.000 chevaux, créant la plus formidable chute d'Europe, qu'utilisera sur place la puissante société électro-métallurgique de Froges.

D'autres que l'on pourrait nommer, s'apprêtent à exécuter ou ont déjà commencé des travaux analogues. Saluons bien bas l'arrivée de ces pionniers de l'industrie ; ce sont des auxiliaires précieux de notre cause, car le jour où la grande industrie se sera implantée de chaque côté de nos Alpes, exigeant des voies de communication plus faciles, des moyens de locomotion plus rapides, ce jour là nos dirigeants n'hésiteront plus à nous donner satisfaction, ne soulèveront plus d'objections ni de prétextes.

L'objection la plus grave qu'on oppose contre notre projet, c'est, vous le savez, l'intérêt de la défense nationale comme si cet intérêt devait l'emporter sur le droit qu'ont des Italiens et des Français de réclamer leur part de prospérité et d'affaires. Comme si l'essor économique d'un pays et la richesse qui en résulte ne sont pas aujourd'hui la principale force des nations. Comme si c'était un bon système de gouvernement d'appauvrir le pays, — et c'est l'appauvrir que de l'empêcher de s'enrichir ! — sous le prétexte que dans un avenir très lointain un tunnel peut favoriser l'invasion d'un ennemi hypothétique.

Est-il possible qu'à notre époque où les peuples font du commerce et de l'industrie le principal objet de leurs rivalités et de leurs luttes, on élève des barrières infranchissables entre des voisins qui ne demandent qu'à mieux se connaître et à mieux s'aimer !

L'intérêt de la défense nationale ne serait-il pas plutôt le prétexte derrière lequel se cachent peut-être des rivalités régionales, qui, à bien considérer, n'ont pas de raison d'être devant les grands courants économiques qui tendent à s'établir de plus en plus en Europe.

Des considérations de cette nature ne doivent pas arrêter plus longtemps l'œuvre de progrès qui nous rassemble tous aujourd'hui.

Considérations techniques

Ce rapport paraîtrait incomplet s'il ne donnait quelques indications sommaires sur les divers projets de raccordement qui ont vu le jour jusqu'ici.

Sans entrer dans les détails techniques de la question, nous résumerons brièvement les principaux avantages comme les inconvénients des différentes solutions proposées, en nous plaçant toujours au point de vue du parcours Turin-Marseille.

Rappelons tout d'abord que la distance qui sépare ces deux villes, par chemin de fer, est actuellement de 550 k m. par la voie de Modane et 510 k m. par la voie de Vintimille ; alors que leur distance en ligne directe n'est que de 250 k m.

La future ligne Cuneo-Col de Tende-Sospel-Nice, — sur laquelle nous n'insisterons pas, puisque qu'après une si longue attente, elle est aujourd'hui résolue en principe et qu'elle sera demain en voie d'exécution, — donne en partie satisfaction au commerce de Turin et de Marseille, car elle réduira le trajet d'une centaine de kilomètres soit 425 k m. seulement d'une ville à l'autre.

Mais l'ouverture prochaine de cette voie nouvelle n'est pas un obstacle à la réalisation des projets qui nous préoccupent, car aucune rivalité ne peut exister entre les routes du Col de Tende et du Mont-Genèvre, les intérêts qu'elles sont appelées à desservir étant tout différents. — Alors que, en effet, la ligne Cuneo-Sospel-Nice, constitue surtout une artère internationale Nord-Sud, mettant en communication plus rapide la Russie, l'Autriche et l'Allemagne avec la Côte d'Azur, la ligne Oulx-Briançon, comme celle du Fréjus, sera plus particulièrement *une voie de transit international Ouest-Est, devant relier plus directement le centre de l'Europe avec le bassin du Rhône et le littoral de l'Océan.*

D'autre part, le passage par le col de Tende suffira-t-il au mouvement d'échanges entre Turin et Marseille ? Rien n'est moins certain, et d'ailleurs entre le col de Tende et celui du Fréjus, a travers un développement de frontière de près de 200 km. il y a place pour d'autres routes commerciales.

Nous passerons sous silence les projets qui, comme celui de Barcelonnette Saluces ou celui de Sisteron-Digne-Saluces, ne sont pas pratiquement réalisables, étant donnée la longueur du tronçon à construire et les dépenses considérables que nécessiteraient les voies de raccordement et d'accès.

Jetons maintenant un coup d'œil rapide sur les trois projets ci-dessous, qui, par la facilité, la rapidité et l'économie de leur exécution ont seuls quelques chances d'être pris en considération par les gouvernements français et italien.



BRIANÇON - BARDONNÈCHE

Par le col de l'Echelle

Le projet le plus ancien en date, celui qui présente le moins de difficultés, et coûte le moins cher est le raccordement Briançon-Bardonnèche par le col de l'Echelle. Il a été étudié complètement dès 1874 par les ingénieurs italiens **Peyron, Borelli** et **Borella** et par l'ingénieur en chef **Tassy** au nom de la Compagnie P. L. M. La longueur du tronçon serait de 28 km. dont 9 sur le territoire italien et 19 sur le territoire français. Il comporterait un tunnel principal sous le col de l'Echelle d'une longueur totale de 4.600, soit 1.684 mètres seulement pour la partie française, et des tunnels secondaires ne dépassant pas une longueur totale de 800 mètres.

L'établissement de la voie ne nécessiterait pas de travaux d'art sérieux ; la ligne aurait une déclivité maximum de 0 m 028 avec des courbes de 350 à 400 mètres de rayon ; son altitude maxima atteindrait 1512 mètres vers le milieu du tunnel.

La dépense totale est estimée à 27 millions, dont 15 à la charge de la France et 12 à la charge de l'Italie.

Par cette voie, la distance Turin-Marseille serait réduite à 422 km. ou même 380 km. en tenant compte de la variante Savines-Sisteron par la vallée de la Durance, qui raccourcit le parcours de 40 km. environ. Ce projet à l'inconvénient d'être de 12 km. plus long que le tracé Briançon-Oulx et, d'autre part, le gouvernement italien ne se résoudra pas volontiers dans l'intérêt de la défense nationale, à accepter un souterrain presque dans le prolongement de celui du Fréjus.

BRIANÇON - OULX

Par le col du Montgenèvre

Le deuxième passage alpin par le Mont-Genèvre semble devoir recueillir le plus de suffrages ; il ne suscite en effet, ni difficultés sérieuses, ni grosses dépenses ; il a l'avantage sur le précédent de raccourcir le trajet Briançon-Turin de 12 km. et surtout de ne pas nécessiter de travaux nouveaux de défense aussi bien du côté de la France que du côté de l'Italie.

Son élévation maxima au-dessus de la mer, n'étant que de 1.400 mètres la ligne aurait une déclivité moindre et des courbes moins prononcées. La longueur à construire serait de 27 km. soit 15 km. en Italie et 12 km. en France. La difficulté la plus sérieuse résiderait dans le percement du Mont-Genèvre qui nécessiterait un souterrain de 8.250 mètres, moitié sur le territoire italien et moitié sur le territoire français.

La dépense totale atteindrait environ 36 millions dont 20 à la charge de l'Italie et 16 au compte de la France.

Le tracé Oulx-Briançon placerait Turin à 440 km. de Marseille et à 370 km. seulement avec la rectification indispensable Savines-Sisteron. Ajoutons que de même que le précédent, ce projet a fait l'objet d'études précises de la part des ingénieurs italiens et français.

MONT DAUPHIN-TORRE PELLICE

Le troisième projet qu'il nous reste à examiner la ligne « Torre-Pellice-Mont-Dauphin par le col Lacroix » étudié d'une façon approximative par les ingénieurs italiens **Laugier**, **Garnieri**, **Fenolio**, eut un moment ses chauds partisans car elle desservirait une région industrielle et agricole assez importante, celle du Pellice et, en France, la pittoresque vallée du Queyras.

Mais de grandes difficultés d'exécution, à travers un pays très accidenté, les frais considérables qui résultent de la longueur du tronçon à construire la placent forcément au second plan. Il y a lieu de considérer aussi que cette ligne nécessiterait au point de vue stratégique des travaux de défense très onéreux que les deux Etats ne sont pas prêts d'entreprendre.

Le tracé par la vallée du Guil aurait un développement de 70 km. environ, 30 en Italie et 40 en France, avec un tunnel de faite de 40 km, et des tunnels secondaires de 7 km. 500 soit un total de 17 km. 500 de souterrains. L'élévation maxima ne dépasserait pas 1480 m. mais étant donné les gorges étroites et profondes du Guil, les pentes seraient assez fortes, en moyenne 0 m. 030, avec des rayons de courbure de 250 à 300 m. inconvénients graves pour une ligne à grande vitesse et à grand rendement.

La construction entraînerait une dépense que les uns estiment à 45 millions, mais que d'autres évaluent à 60 millions à partager entre les deux Etats. Cette voie serait, il est vrai la plus courte de Turin à Marseille, puisque leur distance se trouverait ramenée à 401 km., soit 363 km. par le raccourci de la vallée de la Durance, 9 km. de moins seulement que par le tracé précédent, compensation évidemment bien insuffisante.

PROJET FELL

Les différents projets que nous venons d'examiner prévoient tous la soudure des lignes françaises et italiennes par une voie directe et normale, c'est-à-dire réunissant les conditions de pente, de courbes minima propres à un service de transit international intensif, à grande vitesse. C'est, en effet, la solution la plus pratique, la plus logique, la seule du reste qui ait été envisagée jusqu'ici par toutes les assemblées qui, à différentes reprises se sont énergiquement prononcées dans ce sens.

Faut-il renoncer désormais à l'idée depuis longtemps caressée de relier les deux pays par un souterrain, sous le prétexte que nous n'avons pu aboutir après trente années de tentatives infructueuses, d'efforts stériles ? Nous ne le pensons pas. Des conditions plus favorables, des éléments nouveaux, des auxiliaires plus nombreux et plus actifs peuvent encore surgir, qui nous aideront à renverser les derniers obstacles.

Mais si, contrairement à nos prévisions et à nos désirs, des difficultés insurmontables d'ordre diplomatique ou stratégique, si des intérêts contraires trop puissants continuaient à se dresser devant nous, alors plutôt que de rester dans un statu quo, néfaste à l'avenir économique de nos régions, nous devons nous résoudre au raccordement moins direct, par un chemin de fer de montagne.

Ceci nous amène à dire quelques mots du projet de chemin de fer de montagne, *système Fell*, dont il a été beaucoup question ces derniers temps.

D'après le plan dressé par l'ingénieur anglais **M. Fell**, la ligne Briançon-Oulx passerait par le col du Mont-Genèvre, la vallée de Bousson et Cézanne de manière à éviter les ouvrages militaires et les pentes dangereuses du Chaberton.

La voie, comportant un rail central, permettant d'augmenter l'adhérence des roues et par conséquent de franchir de fortes rampes et des courbes de faible rayon, serait à écartement normal de façon à assurer sans transbordement la circulation des wagons d'une ligne à l'autre, condition indispensable pour la rapidité et la facilité des communications. Elle serait protégée contre les avalanches et les amoncellements de neige pendant l'hiver par des galeries en maçonnerie ou en fer.

La longueur de cette ligne serait de 38 km. environ, plaçant Turin à 420 km. de Marseille. La vitesse des trains serait d'un minimum de 10 km. et d'un maximum de 30 km. à l'heure, de sorte que le trajet Oulx-Briançon serait effectué en deux heures par les trains directs et trois heures par les trains mixtes. Comme il est facile de faire circuler sur cette ligne un nombre quelconque de convois, il en résulte que son rendement serait suffisant pour assurer un transit international relativement élevé.

Toutefois le concessionnaire ayant à faire face à des dépenses de construction évaluées à une vingtaine de millions, et à des frais d'entretien considérables, il est à supposer que le tarif de transport des voyageurs et des marchandises subirait une augmentation sensible, inconvénient qui n'est pas sans valeur à notre époque.

Sans repousser à priori le *système Fell*, peu connu et peu employé jusqu'ici, si nous devons nous contenter d'un chemin de fer de montagne, il est probable que, devant les progrès rapides de la traction électrique, dans une région où les forces motrices sont abondantes et inutilisées, nous verrons surgir dans l'avenir d'autres projets plus en harmonie avec les conditions modernes de transport : La commodité, la rapidité, l'économie dans les moyens de locomotion.



CONCLUSIONS

Les diverses solutions que nous venons d'analyser succinctement, ont chacune leurs partisans résolus comme leurs adversaires déterminés. Sans chercher à prendre parti en faveur des uns ou des autres, nous ferons simplement appel à l'intérêt supérieur, aux nobles sentiments de solidarité nationale pour les mettre d'accord. Dans tous les cas, aujourd'hui comme autrefois, la question se pose devant ce congrès dans toute son acuité, dans toute son ampleur.

Vous vous prononcerez en toute connaissance de cause, vous prendrez les résolutions viriles que comporte la situation présente, et, de même que les assemblées qui vous ont précédés, vous affirmerez une fois de plus votre ardent désir et votre volonté inébranlable d'aboutir, laissant simplement aux administrations compétentes, aux pouvoirs publics, le choix de la solution la plus pratique, des moyens les plus rapides.

L'œuvre n'est pas terminée, nous avons encore en perspective bien des efforts à accomplir, car nous aurons à vaincre l'indifférence des uns, l'opposition intéressée des autres, par dessus tout à stimuler la lenteur proverbiale des administrations et l'inertie des gouvernements. Il ne sera pas trop pour mener tout cela à bonne fin de l'union féconde de tous, de l'appui efficace de nos représentants, de la poussée énergique de l'opinion publique de part et d'autre de la frontière.

Rappelons ici, les belles paroles par lesquelles le Comité italien de 1900, du chemin de fer Oulx-Briançon, terminait son lumineux rapport au conseil municipal de Turin : « Le dieu du commerce souffle aujourd'hui parmi les nations un vent bienfaisant de paix et de concorde, et les populations demandent aux échanges, au travail, à l'industrie et au commerce un bien-être que les hommes de cœur doivent favoriser et réaliser »

Nous serons ces hommes de cœur, de progrès et d'action et le Congrès de Briançon marquera une étape décisive vers la victoire finale.

Les résolutions suivantes sont soumises aux délibérations et au vote du Congrès.

1° Le Congrès approuve la nomination d'un Comité de haut patronage franco-italien, qui aura pour mission d'intervenir efficacement auprès des Parlements et des gouvernements intéressés.

2° L'assemblée résolue à poursuivre la réalisation du projet de jonction Briançon-Oulx, décide l'organisation d'un nouveau Congrès qui aura lieu en 1908.

3° Le Congrès, renouvelant énergiquement le vœu exprimé à plusieurs reprises par les assemblées régionales et les représentants des Provinces du Piémont, du Dauphiné et de la Provence, invite les gouvernements à reprendre l'étude d'un projet de chemin de fer de Briançon en Italie par la voie la plus directe.

4° Dans le cas où, pour des raisons majeures, la percée des Alpes, serait à trop longue échéance, le Congrès demande aux gouvernements de faciliter

les études et de favoriser l'exécution d'un chemin de fer de montagne.

5° L'assemblée décide de soumettre les résolutions ci-dessus au Congrès des Travaux Publics qui aura lieu à Bordeaux le 10 octobre 1908.

Ces diverses motions sont votées à l'unanimité et par acclamations.

Sur la proposition de **M. Richard**, président du Comité Italien, l'assemblée décide que le prochain Congrès international, aura lieu à Turin en 1908.

Elle décide en outre l'impression du rapport présenté au Congrès, au nom du Comité permanent français.

La séance est ensuite levée au milieu du plus grand enthousiasme indice non équivoques des sentiments unanimes de l'assemblée.

Pour le Comité permanent français

Le Président,

Escalle.

Le Secrétaire rapporteur

J. Pons.



Tableau comparatif des différents projets

PROJETS	Briançon - Bardonnèche	Briançon - Oulx	Montdauphin- Torre Pellice	Briançon - Oulx SYSTÈME FELL
PAR LES VALLÉES DE . . .	Durance-Dora	Durance - Dora Riparia	Guil - Pellice	Durance - Dora Riparia
PAR LES COLS DE	L'Échelle	Mont-Genèvre	Lacroix	Mont-Genèvre
Distance de Marseille à Turin <i>par le raccourci Savines-Sisteron</i>	380 km.	368 km.	362 km.	390 km.
Longueur totale du tracé	28 km.	27 km.	70 km.	38 km.
PARTIE { française	19 km.	12 km.	41 km.	15 km.
{ italienne	9 km.	15 km.	29 km.	23 km.
Elévation maxima de la ligne	1.512 m.	1.408 m.	1.480 m.	1.860 m.
Pentes maxima	30 m/m	30 m/m	30 m/m	100 m/m
Longueur du tunnel principal	4.600 m.	8.250 m.	10.000 m.	«
Longr des tunnels secondaires	2.400 m.	1.500 m.	7.500 m.	»
Dépenses	27 millions	36 millions	60 millions	30 millions



115260

